

ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО

DOI: 10.18372/2307-9061.73.19466

УДК 342.9 (045)

Н. В. Жмур,

кандидат юридичних наук, доцент

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5462-4482>

І. М. Шпак,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ З ПОЗИЦІЙ СУЧАСНОСТІ

Державне некомерційне підприємство
«Державний університет «Київський авіаційний інститут»
проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна
E-mails: nataliia.zhmur@npp.nau.edu.ua, 6182016@stud.nau.edu.ua

Мета: визначення стану правового забезпечення авіатранспортної галузі України в умовах війни, основних проблем у цій сфері, надання науково-практичних рекомендацій щодо вдосконалення законодавчого регулювання наявних проблем в Україні, враховуючи загальноєвропейські стандарти та досвід європейських країн. **Методи дослідження:** в роботі використані загальні методи наукового пізнання, а саме: логічного узагальнення, аналізу та синтезу, порівняння та системного підходу, а також порівняльно-правовий та системно-структурний методи. **Результати:** у статті висвітлені сучасні реалії та проблеми законодавчого регулювання авіатранспортної галузі України, визначені науково-практичні рекомендації щодо вдосконалення відповідного законодавства на сучасному етапі розвитку авіатранспортної галузі з урахуванням загальноєвропейських стандартів. **Обговорення:** національне законодавство у сфері цивільної авіації перебуває на стадії реформування. І на сьогоднішній день вирішення потребують ряд проблемних аспектів, зокрема порядок розслідування авіаційних подій, безпеки польотів, впровадження нових інноваційних технологій, визначення оптимальних напрямків удосконалення національного законодавства та максимальне приведення його до загальноєвропейських стандартів. Саме комплексне вирішення цих проблем та пильний нагляд за цим процесом призведе до відновлення та розвитку авіаційної галузі України, враховуючи виклики сучасності.

Ключові слова: авіатранспортна галузь України; нормативне регулювання; правові проблеми; загальноєвропейські стандарти; умови війни.

Постановка проблеми та її актуальність. У зв'язку із повномасштабним вторгненням росії в Україну авіаційна галузь зазнала великих руйнувань: знищено чимало літаків, припинено перевезення пасажирів авіатранспортом, не функціонує багато аеропортів тощо.

Проблема правового забезпечення авіатранспортної галузі є надзвичайно актуальною на сьогодні для нашої країни, яка знаходиться в

умовах війни. Вирішення безпекових завдань та відбудови авіаційної галузі має важливе значення в контексті збереження її державності, суверенітету та процесів євроінтеграції.

Національне законодавство у сфері цивільної авіації перебуває на стадії реформування. Удосконалюючи правове регулювання авіатранспортної галузі України, на нашу думку, необхідно використати досвід європейських країн в

даній сфері. Це, безумовно, допоможе досягнути відповідності правової системи України європейським стандартам цивільної авіації, адже в національному законодавстві наявні прогалини: недостатня кількість спеціальних законів у сфері авіації, враховуючи реалії сучасного життя, наявні суперечності між нормативно-правовими актами тощо. Процес адаптації національних та загальноєвропейських стандартів вимагає значних зусиль та великої кількості заходів з боку держави.

Тому саме, актуальність проблеми виникає в тому, що досліджуючи та вивчаючи питання сучасного стану нормативного регулювання авіатранспортної галузі України можна визначити подальші перспективи розвитку правового регулювання такого виду діяльності як на національному рівні, так і на міжнародному.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Проблеми правового регулювання авіатранспортної галузі були предметом дослідження таких вчених як Н. Бортник, С. Гура, Г. Зубко, С. Матійко, В. Пузікова, Є. Скрипка, С. Смерічевський, В. Шимаєв тощо.

Питанням удосконалення законодавчого регулювання авіаційного транспорту в Україні приділяли увагу такі вітчизняні вчені як О. Ареф'єва, Н. Бортник, О. Брусакова, І. Горобінська, Ю. Грінченко, Е. Деркач, О. Коваленко, С. Мінакова, В. Пузікова, М. Юрченко, І. Яровий та інші.

Однак, попри наявність значної кількості робіт у сфері правового регулювання авіатранспортної галузі, недостатньо дослідженим залишається питання щодо визначення ролі та основних проблем законодавчого регулювання даної галузі саме в умовах війни. Також необхідно приділити значну увагу питанню вдосконалення законодавчої бази у цій сфері, враховуючи сучасний стан та післявоєнний період.

Мета статті полягає у визначенні стану правового забезпечення авіатранспортної галузі України в умовах війни, дослідження основних проблем у цій сфері, аналіз досвіду правового регулювання цієї галузі у європейських країнах та надання науково-практичних рекомендацій щодо вдосконалення законодавчого регулювання наявних проблем в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Цивільна авіація України часто переживала важкі часи, коли падали обсяги авіаційних перевезень, відбувалося банкрутство авіаперевізників, виходило з ладу застаріле обладнання аеропортів тощо.

Проте зараз наша країна переживає найскладніші часи, зазнає найбільші втрати через воєнну агресію росії проти України. Під час обстрілу, ракетно-бомбові удари завдали незліченної шкоди аеропортам України, знищили злітно-посадкові смуги, летовища, масштабних руйнувань зазнали термінали аеропортів, технічне обладнання. На відновлення таких руйнувань знадобиться багато часу та сил, адже потрібно приймати нові програми розвитку авіатранспортної галузі.

З'ясування сутності державної політики у сфері повітряного транспорту та аналізу ефективності її реалізації має важливе значення для розвитку авіаційної галузі. Беззаперечно, така політика повинна розглядатися як системна категорія, що включає визначення особливостей змісту та характеристику складових елементів системи державного регулювання, державного управління та контролю у сфері повітряного транспорту.

На думку багатьох вчених, одним із пріоритетів національної державної політики у сфері повітряного транспорту має бути вдосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку даної сфери та ринку авіатранспортних послуг, розвитку механізмів державно-приватного партнерства, в тому числі інвестиційного, і, звичайно, підвищення рівня та забезпечення безпеки [1, с. 33].

Саме до пріоритетних напрямів внутрішньої політики держави у сфері повітряного транспорту належить державний нагляд (контроль) як одна із правових форм державного регулювання авіатранспортної сфери. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року акцентується увага на «вдосконаленні законодавства з питань цивільної авіації; приведенні інфраструктури повітряного транспорту у відповідність із міжнародними вимогами; забезпеченні потреб вітчизняних і закордонних авіакомпаній у якісному обслуговуванні по-

вітряного руху; забезпеченні безпеки авіації; інтеграції системи авіаційного транспорту з європейською авіаційною транспортною системою; оновленні парку повітряних суден» [2] тощо.

Національне законодавство в сфері цивільної авіації перебуває на стадії реформування та удосконалення, метою якого є створення умов, у яких повітряний транспорт буде мати змогу розвиватися, не зменшуючи рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки.

Розглядаючи авіатранспортну систему з точки зору безпеки, доречно погодитися з думкою О. Гуцулюка та Ю. Бондаря, які зазначають, що «авіатранспортна система є системою відкритого типу, на яку впливає широкий спектр технічних, природних, людських та економічних небезпек. Кожна небезпека спричиняє створення певних ризиків» [3, с. 87].

Сьогодні Україна перебуває в одній групі з країнами, віднесеними до групи найвищого ризику з точки зору безпеки польотів. Водночас, законодавча база щодо захисту авіатранспортних об'єктів і відновлення їхньої роботи в період воєнного часу недостатньо розроблена. Окрім того, відсутність правового механізму компенсації збитків для аеропортів і авіакомпаній є великою проблемою, що стримує інвестиції у галузь та потребує удосконалення у відповідності до умов, у яких перебуває Україна в даний час.

В умовах воєнного стану є високий ризик авіакатастроф. У зв'язку з відсутністю національних правил у сфері розслідування, Україна має велику кількість зауважень щодо діяльності у сфері технічного розслідування авіаційних подій. Це теж є однією із проблем, яка потребує доопрацювання та удосконалення.

Як зазначає А. Полянська, «забезпечення безпеки авіаційного транспорту слід розглядати як комплексне питання, яке включає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, екологічну безпеку, економічну та інформаційну безпеку» [4, с. 191]. Безпека польотів – це те, чого очікує суспільство від авіаційного транспорту.

Найголовнішою проблемою, на наш погляд, є те, що законодавство України у авіатранспортній сфері не адаптоване належним чином

до загальноєвропейських стандартів. Тому потрібно чітко усвідомлювати, що від якісної реалізації євроінтеграційних процесів, інкорпорування актів ЄС до національного законодавства, його узгодженості з відповідними стандартами та вимогами ЄС значною мірою залежить розвиток нашої держави як демократичної, соціальної та правової.

Можна сказати, що саме розвиток суспільних відносин потребує обов'язкових дій саме з боку держави щодо врегулювання сучасних викликів. І тому Україна імплементує міжнародні та європейські стандарти цивільної авіації з метою створення безпечного авіаційного простору.

12 жовтня 2021 року була підписана Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір. Відповідно до статті 1: «метою цієї Угоди є поступове створення САП між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами, що ґрунтується, зокрема, на ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання, а також на ідентичних правилах стосовно соціальних аспектів». З цією метою Угода встановлює обов'язкові правила, технічні вимоги, адміністративні процедури, базові експлуатаційні стандарти та імплементаційні норми, які держава-підписант повинна втілити у національне законодавство [5].

Цей документ передбачає створення спільного авіаційного простору між Україною та ЄС, що сприятиме взаємному доступу до ринків авіаперевезень та впровадженню однакових правил, соціально-економічному зростанню, дозволить збільшити кількість авіаційних маршрутів, покращити якість перевезень, знизити ціни на авіаквитки, визначити пріоритетність інвестицій держави в інфраструктуру, адже це необхідна умова для розвитку не тільки регіонів, а й держави, її входження до європейської авіаційної мережі.

Формування та відкриття спільного авіаційного простору між Україною та ЄС передбачає імплементацію в національне законодавство зазначених стандартів та вимог ЄС. У

першу чергу, мова йде про технічні стандарти і зобов'язання України з уніфікації законодавства, про цілий перелік європейських регулятивних актів – від антимонопольних до технічних, які зазначаються у додатках до Угоди про САП. Україна зобов'язується дотримуватися принципів і практик, викладених в актуальних рішеннях та регламентах ЄС, поступово досягаючи відповідності до регламентів ЄС та систем стандартизації, метрології, акредитації, робіт з оцінки відповідності та ринкового нагляду ЄС [6, с. 3]. Більш того, не дивлячись на війну, усі ці стандарти за планом впроваджуються у наше національне законодавство. Проте, зараз у нашій країні немає авіаперевезень як таких, враховуючи те, що це дійсно небезпечно.

Проаналізувавши основні правові проблеми авіатранспортної галузі України і враховуючи небезпеку, яку щоденно несе війна, говорити про повноцінне відкриття повітряного простору на даному етапі ще зарано. Ризики пасажирських перевезень високі, а безпека – це найголовніше. Враховуючи складну ситуацію сьогодення, неможливо гарантувати безпеку пасажирів та літаків під час рейсів, оскільки існує загроза ракетних атак.

Для відновлення авіаційних перевезень в Україні потрібно прикласти чимало зусиль з боку держави. Доцільно згадати про деякі приклади інших країн та регіонів, які пережили конфлікти, кризові явища або навіть перебуваючи у групі найвищого ризику, виконували авіаперевезення. Наприклад, Ізраїль часто опиняється в ситуаціях загрози з боку ракетних атак, має розвинену систему захисту від ракет для цивільної авіації. Їхні літаки обладнані системами, які дозволяють захищати їх від ракетних загроз. Такі заходи можуть бути важливими для забезпечення безпеки пасажирів.

Іншим варіантом можна взяти приклад Молдови, яка періодично зазнає загроз для своєї цивільної авіації через конфлікти в регіоні, зокрема на півдні країни, тому завдяки підтримці міжнародних партнерів та організацій у сфері авіації було визначено перелік безпечних аеропортів і виділених повітряних трас, які дозволяють за короткий час покинути повітряний

простір. Саме цей підхід є досить розумним, адже він мінімізує ризики для пасажирів та авіаційних перевізників, забезпечуючи можливість швидкого покидання повітряного простору в разі загрози [7, с. 166].

Багато хто вважає, що чим довше триватиме війна, тим важчою буде ситуація для української цивільної авіації, і тим довше їй потім доведеться відновлюватись. Прихильники цієї думки переконані, що оптимальним варіантом був би запуск перельотів навіть в умовах війни. Саме тому вони пропонують запуск польотів із двох українських аеропортів: «Міжнародного аеропорту Львів» ім. Д. Галицького та «Міжнародного аеропорту Ужгород». Через територіальну близькість цих аеропортів до кордону літаки змогли б швидко потрапити в повітряний простір Європейського Союзу і безпечно здійснювати польоти. Однак для цього все одно потрібні гарантії безпеки від ЗСУ [8, с. 256-257].

На сьогоднішній день Україна перебуває в групі з семи країн із найвищим першим рівнем ризику з погляду безпеки польотів. Експлуатантам цивільних літаків рекомендовано повністю уникати таких зон, адже літаки можуть бути неправильно ідентифіковані системами протиповітряної оборони й на них помилково націляться, або потрапити під перехресний вогонь під час повітряних атак тощо. Варіант відновлення авіаперевезень можливий, але потрібно ще багато дій та рішень з боку держави, аби усе це зробити максимально безпечним. Зокрема багато доопрацювань потрібно для нашого національного законодавства щодо цього питання. Потрібно розмежувати окремі зони повітряного простору з урахуванням рівня ризику, безпеки польотів та спеціальних заходів для їх підтримки, як це зроблено в аеропортах Ізраїлю або Іраку.

Також, за аналогією із практикою в Молдові, в Україні необхідно визначити перелік відносно безпечних аеропортів та конкретних повітряних трас, що дозволить зберегти залишені літаки та в найкоротший строк покинути повітряний простір [9, с. 24].

Правових проблем у авіатранспортній галузі України є чимало і вони усі однозначно потребують вирішення. Саме тому пошук шляхів

вдосконалення національного законодавства є важливим кроком у розвитку даної галузі. На сьогоднішній день, вирішення потребують ряд проблемних аспектів, зокрема порядок розслідування авіаційних подій, безпеки польотів, впровадження нових інноваційних технологій, визначення оптимальних напрямків удосконалення національного законодавства та максимальне приведення його до загальноєвропейських стандартів.

На даному етапі розслідування авіаційних подій та інцидентів з повітряними суднами, що зареєстровані в державах-членах Міжнародної організації цивільної авіації, проводяться відповідно до внутрішніх процедур Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними суднами. У зв'язку з відсутністю інкорпорованих правил у національному законодавстві, Україна регулярно отримує практичні рекомендації щодо розслідування у сфері технічної складової авіаційних подій [5, с. 5]. Саме тому, на наш погляд, імплементація загальноєвропейських стандартів, зокрема Регламенту ЄС № 996/2010 сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів, здійсненню заходів щодо зменшення кількості авіаційних подій та інцидентів та збільшенню довіри міжнародної спільноти до авіаційного простору України.

В умовах високих ризиків, пов'язаних із війною, національне законодавство не пропонує ефективних страхових механізмів для покриття збитків авіакомпаній та аеропортів. Міжнародні страхові компанії наразі або не страхують ризики в Україні, або роблять це за значно завищеними тарифами. Вирішення цієї проблеми потребує прийняття спеціальних законодавчих заходів для підтримки національних авіаперевізників, включно із страхуванням і державними гарантіями.

Вживаючи заходів, що спрямовані на забезпечення подальшого наближення національного законодавства до законодавства ЄС, що передбачені для впровадження відповідно до Угоди про Спільний Авіаційний Простір, фахівці у сфері цивільної авіації особливу увагу повинні акцентувати на питаннях імплементації практичних рекомендацій щодо забезпечення безпе-

ки авіації, зокрема, безпеки польотів, через обов'язкове здійснення постійного державного нагляду і контролю за суб'єктами та об'єктами авіаційного сполучення як в Україні, так і за її межами.

Більшість нормативних актів, що регулюють роботу аеропортів, не відповідають сучасним вимогам. Підходи до безпеки, технічного обслуговування, екологічної відповідальності й розвитку інфраструктури залишаються неефективними. Законодавство потребує вдосконалення з огляду на міжнародний досвід, включно з механізмами стимулювання інвестицій у аеропорти та стандартизацію процедур ліцензування та сертифікації.

Успішне вирішення цих питань потребує пильного контролю та нагляду з боку міжнародних організацій у сфері цивільної авіації, а також Державної авіаційної служби України та Украероруху.

У складних умовах воєнної агресії з боку РФ надзвичайно важливим є максимальне забезпечення безперервності діяльності України щодо наближення законодавства про відновлення цивільної авіації України до міжнародних стандартів [10, с. 44].

Незважаючи на важкі для України часи воєнної агресії з боку РФ, потрібно продовжувати працювати над виконанням зобов'язань держави, що впливають з Угоди про САП. Усі заплановані заходи щодо відновлення повітряного руху в повітряному просторі України після закінчення воєнних дій, відновлення аеронавігаційної інфраструктури та забезпечення відповідного рівня безпеки польотів повинні бути втілені в життя після нашої перемоги [5, с. 6].

Україна може взяти на озброєння досвід інших країн, але має ретельно розглянути свою ситуацію. Виходячи з цього, потрібно завжди шукати найоптимальніші шляхи вдосконалення національного законодавства. Не менш важливе, не просто внести зміни, зуміти впровадити норми загальноєвропейських стандартів, але й уміло використовувати це на практиці. Тільки тоді ми можемо розвивати авіаційну сферу, навіть враховуючи виклики сьогодення.

Висновки. На сьогоднішній день існує чимало проблем у сфері правового забезпечення

авіатранспортної галузі України, які потребують ефективного вирішення, враховуючи те, що у нашій країні йде війна. Зокрема, потрібно розробити ефективний порядок розслідування авіаційних подій, звернути особливу увагу на забезпечення безпеки польотів, впровадження нових інноваційних технологій, визначення оптимальних напрямків удосконалення національного законодавства та максимальне приведення його до загальноєвропейських стандартів.

Таким чином, комплексне вирішення наявних проблем, пильний нагляд за цим з боку держави, впровадження змін до наявного національного законодавства зможуть дати належний результат, тобто зробити усе для того, щоб авіаційна галузь розвивалась у такий складний для нашої країни час, зокрема і після нашої перемоги.

Література

1. Поліщук І.В., Кононенко Д.В. Правові засади реалізації державної політики у сфері повітряного транспорту. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2023. № 2(67). С. 30-37. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.67.17840>

2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

3. Гуцалюк О.М., Бондар Ю.А. Безпековий менеджмент авіаційного транспорту в контексті сталого розвитку національної економіки. *Управління економікою: теорія та практика*: зб. наук. пр. Київ: ІЕП НАНУ, 2020. С. 82-94. DOI: <https://doi.org/10.37405/2221-1187.2020.82-94>

4. Полянська А.Є. Державне забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2021. Вип. 68. С. 190-194. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.68.32>

5. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіацій-

ний простір. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text (дата звернення 24.06.2024).

6. Гусар Ольга, Чулінда Людмила. Правове регулювання спільного авіаційного простору: проблеми імплементації. *International Science Journal of Jurisprudence & Philosophy*. 2023. Vol. 2. No. 4. P. 1-8. DOI: [10.46299/j.isjpp.20230204.01](https://doi.org/10.46299/j.isjpp.20230204.01).

7. Жмур Н.В., Ємець В.В. Проблемні аспекти правового регулювання авіаційних перевезень в Україні. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2023. № 4(69). С. 159-169. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.69.18354>

8. Горбаль Н.І., Радченко Я.П. Стан та перспективи розвитку авіатранспортної галузі України в умовах євроінтеграції, постпандемії та війни. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку*. 2023. № 1(9). С. 249-260. DOI: <https://doi.org/10.23939/smeu2023.01.249>

9. Антонова О.Р., Співак С.Є. Безпека української цивільної авіації: державно-правові наративи. *Модернізація вітчизняної правової системи в умовах світової інтеграції*: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конфер., (м. Кропивницький, 22-23 бер. 2023 р.) / ред.: О.Р. Антонова, С.І. Москаленко. Кропивницький: ЛА НАУ, 2023. С. 22-26.

10. Чулінда Л.І., Устинова І.П. Правові питання відновлення інфраструктури аеропортів України. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2023. № 2(67). С. 38-47. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.67.17841>

References

1. Polishchuk I.V., Kononenko D.V. Pravovi zasady realizatsii derzhavnoi polityky u sferi povitrianoho transportu. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiynoho universytetu. Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»*. Kyiv: NAU, 2023. № 2(67). S. 30-37. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.67.17840>

2. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 trav. 2018 r. № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

3. Hutsaliuk O.M., Bondar Yu.A. Bezpekovi menedzhment aviatsiinoho transportu v konteksti staloho rozvytku natsionalnoi ekonomiky. Upravlinnia ekonomikoiu: teoriia ta praktyka: zb. nauk. pr. Kyiv: IEP NANU, 2020. S. 82-94. DOI: <https://doi.org/10.37405/2221-1187.2020.82-94>

4. Polianska A.Ie. Derzhavne zabezpechennia bezpeky polotiv povitrianykh suden tsyvilnoi aviatsii. Naukovi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya «Pravo». 2021. Vyp. 68. S. 190-194. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.68.32>

5. Uhoda mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom i yoho derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony, pro spilnyi aviatsiinyi prostir. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text (data zvernennia: 24.06.2024).

6. Husar Olha, Chulinda Liudmyla. Pravove rehuliuвання spilnoho aviatsiinoho prostoru: problemy implementatsii. International Science Journal of Jurisprudence & Philosophy. 2023. Vol. 2. No. 4. P. 1-8. DOI: 10.46299/j.isjpp.20230204.01.

7. Zhmur N.V., Yemets V.V. Problemni aspekty pravovoho rehuliuвання aviatsiinykh perevezen v Ukraini. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiinoho universytetu. Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»*. Kyiv: NAU, 2023. № 4(69). S. 159-169. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.69.18354>

8. Horbal N.I., Radchenko Ya.P. Stan ta perspektyvy rozvytku aviatransportnoi haluzi Ukrainy v umovakh yevrointehratsii, postpandemii ta viiny. *Menedzhment ta pidpriemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennia ta problemy rozvytku*. 2023. № 1(9). S. 249-260. DOI: <https://doi.org/10.23939/smeu2023.01.249>

9. Antonova O.R., Spivak S.Ye. Bezpeka ukrainskoi tsyvilnoi aviatsii: derzhavno-pravovi narytyvy. Modernizatsiia vitchyznianoï pravovoi systemy v umovakh svitovoi intehratsii: materialy IV Mizhnar. nauk.-prakt. konf., (m. Kropyvnytskyi, 22-23 ber. 2023 r.) / red.: O.R. Antonova, S.I. Moskalenko. Kropyvnytskyi: LA NAU, 2023. S. 22-26.

10. Chulinda L.I., Ustynova I.P. Pravovi pytan- nia vidnovlennia infrastruktury aeroportiv Ukrainy. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiinoho univer- sytetu. Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»*. Kyiv: NAU, 2023. № 2(67). S. 38-47. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.67.17841>

Nataliia Zhmur, Inna Shpak

CERTAIN PROBLEMS OF LEGAL SUPPORT OF THE AIR TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE FROM THE STANDPOINT OF MODERNITY

State Non-Commercial Company «State University «Kyiv Aviation Institute»
Lyubomyr Huzar Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mails: nataliia.zhmur@npp.nau.edu.ua, 6182016@stud.nau.edu.ua

Purpose: to determine the state of legal support of the air transport industry of Ukraine in the conditions of war, the main problems in this area, to provide scientific and practical recommendations for improving the legislative regulation of existing problems in Ukraine, taking into account European standards and the experience of European countries. **Research methods:** the work uses general methods of scientific cognition, determined by the purpose and objectives of this study, namely: logical generalization, analysis and synthesis, comparison and systematic approach, as well as comparative legal and systemic-structural methods. **Results:** the article highlights the current realities and problems of legislative regulation of the air transport industry of Ukraine in the modern conditions, and identifies scientific and practical recommendations for improving the relevant legislation at the current stage of development of the air transport industry, taking into account the European standards. **Discussion:** Ukrainian legislation in the field of civil aviation is undergoing reform. Today, a number of problematic aspects need to be addressed, including the procedure for investigating aviation accidents, flight safety, the introduction of new innovative technologies, determining the optimal areas for improving national legislation and bringing it as close as possible to European standards. A comprehensive solution to these problems and close supervision of this process will lead to the restoration and development of the aviation industry of Ukraine, taking into account the challenges of our time.

Key words: air transport industry of Ukraine; regulatory regulation; legal issues; European standards; war conditions.

Стаття надійшла до редакції 02.12.2024